1987 ஏப்ரல் 25]

மாண்புமிகு திரு. ப. உ. சண்முகம் : முதலிலே சுத்திகரிப்பு ஆலையாக ஒரு மாடல் அமைத்துப் பார்க்கும்படி சொல்லி இருக்கிறோம். அது நடக்கட்டும். இடத்தைப் பற்றி அரசு பிறகு முடிவு செய்யும்.

(ஊ) தோப்பூர்-மேட்டூர்-பவானி சாலையில் காவிரி ஆற்றின் குறுக்கேயுள்ள பாலத்தில் பழுது

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : திருவாளர்கள் கே. சுப்பராயன், பொ. உத்திராபதி, எஸ். கோவிந்தசாமி ஆகியோர் ஒரே பொருள் குறித்து கவன ஈர்ப்புத் தீர்மானம் கொடுத்துள்ளனர். அவர்களில் ஒருவர் மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சரின் கவனத்திற்கு அதை கொண்டுவருவார்.

திரு. பொ. உத்திராபதி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, ''மேட்டூர் அணையில் காவிரியின் குறுக்கே கட்டப்பட்ட பாலத்தில் இரண்டாவது முறையாக விரிசல் ஏற்பட்டுள்ளது குறித்த'' அவசரப் பொது முக்கியத்துவம் வாய்ந்த நிகழ்வினை மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சரின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வருகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, பேரவைமுன் கீழ்க்கண்ட அறிக்கை ஒன்றை வைக்கிறேன்.

அறிக்கை.

கவன ஈர்ப்புத் தீர்மானத்தில் குறிப்பிட்டுள்ளது, தோப்பூர்-மேட்டூர்-பவானி சாலையில் கி.மீ. 37/2–6-ல் காவிரி ஆற்றின் குறுக்கே கட்டப்பட்ட பாலத்தை சார்ந்ததாகும். இப்பாலம் 1928ஆம் ஆண்டு பொதுப்பணித்துறையால் கட்டப்பட்டு நெடுஞ்சாலை துறைக்கு ஒப்படைக்கப்பட்டது. இப்பாலம் 20 மீட்டர் நீளம் கொண்ட 16 கண்கள் உடையதாகும் ஒவ்வோர் கண்ணிலும் இரண்டு இரும்பு முக்கிய கர்டர்களும் (Iron Main Gurders) அதன்மேல் 9 குறுக்கு கர்டர்களும் (Cross Gurders) உள்ளன. இதன்மேல் ஆர்.ஸி.ஸி. பலகை (R.C.C. Slab) போடப்பட்டுள்ளது. இதற்கு முன்பாக 1982-ல் இப்பாலத்தில் பழுது ஏற்பட்டு, இதன் மீது பளுவான வாகனங்கள் செல்ல தடை செய்யப்பட்டது. உடனடியாக பரிசீலிக்கப்பட்டு இப்பாலம் ''வலுவிழந்த'' பாலமாக குறிக்கப்பட்டது. இதில் விரிசல்கள் நெடுகே உள்ளன. அண்மையில் 22–3–1987 அன்று மூன்றாவது கண்ணின்மேல் மேல்தளக் கான்கிரீட் சுமார் 2 x 2.2 மீ. அளவுக்கு உடைந்து கீழே இறங்கிவிட்டது. உடனடியாக போக்குவரத்து தடை செய்யப்பட்டது. இப்பழுதை சீர்செய்ய உடனடியாக 12 அங்குல கன மரக் கட்டைகள் தருவிக்கப்பட்டு சீர்செய்யும் பணி முடிக்கப்பட்டு 29–3–1987 அன்று முதல் கார்கள், ஸ்கூட்டர்கள், சைக்கிள்கள் போன்ற பளு இல்லாத வாகனங்கள்

[திரு. சு. முத்துசாமி] [1987 ஏப்ரல் 25

(Light Vehicles) மட்டும் இப்பாலத்தின்மீது அனுமதிக்கப்பட்டு வருகிறது. இவ்வலுவிழந்த பாலத்திற்கு பதில் புதிய பாலம் கட்டும் பணி அரசால் அங்கீகரிக்கப்பட்டு தமிழ்நாடு மின்வாரியத்தினிடம் ஒப்படைக்கப்பட்டு நடைபெற்று வருகின்றது. இப்பாலம் 1988ஆம் ஆண்டு மத்தியில் கட்டி முடிக்கப்படும் என்று எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

திரு. பொ. உத்திராபதி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அந்தப் பாலம் 1928ஆம் ஆண்டு கட்டப்பட்டது. 1982ஆம் ஆண்டு அந்தப் பாலத்திலே பழுது ஏற்பட்டிருக்கிறது. 34 ஆண்டுகள் ஆன பிறகு 1982ஆம் ஆண்டுக்குப் பிறகு 1987ஆம் ஆண்டுதான் மூன்றாவது கண்ணில் உள்ள கான்கிரீட் கீழே இறங்கிவிட்டது என்று சொல்லி போக்குவரத்தை தடை செய்திருக்கிறார்கள். 1982 முதல் 1987 வரையில் இடையில 4 ஆண்டுகாலம் அது இறங்கும் வரையில் ஏன் கவனிக்கவில்லை? இடையிலேயே சரி செய்து வாகனங்களை விட்டிருக்கலாம. அடுத்து 1988ஆம் ஆண்டு மத்தியில் புதிய பாலம் கட்டி முடிக்கப படும் என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். அந்தப் பாலம் பழைய பாலத்தினுடைய அளவிலும், அந்த அமைப்பிலும் கட்டப் படுகிறதா? இதற்கு எவவளவு பணம் ஒதுக்கப்பட்டது? எவ்வளவு செலழிக்கப்படுமென்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

(முற்பகல் 11-10)

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : தலைவர் அவர்களே, 1982-ம் ஆண்டு ஒருமுறை அதில் பழுது ஏற்பட்டதென்றாலும் அது சரி செய்யப்பட்டு மீண்டும் வாகனங்கள் அனுமதிக்கப் பட்டன. மிக அதிகமான எடையோடு வருகிற வாகனங்கள்தான் வருவதற்கு தடை செய்யப்பட்டது. அதற்குப் பின்னால் 1987ஆம் ஆண்டு இப்போது மீண்டும் பழுது ஏற்பட்டிருக்கிறது. இடையில் அந்தப் பாலத்தை முழுமையாக பழுது பார்த்து விடவேண்டுமென்று அரசாங்கம் கருதினாலும் அங்கே வருகிற வாகனங்கள் அத்தனையையும் தடை செய்து, போக்குவரத்தை முழுமையாக தடை செய்தால் தான் அந்தப் பணியைச் செய்ய முடியும். அப்படி தடை செய்யப்படுகிறபோது நடந்து போவதற்குக் கூட வாய்ப்பு இருக்காது. மேட்டூர் டேமிற்கும், மேட்டூர் ஆர்.எஸ்.-க்கும் மிகுந்த தொடர்பிருக்கிறது. தொழில் மற்றும் எல்லா வகையிலும் தொடர்பு இருக்கிற காரணத்தால் குறைந்தபட்சம் நடந்து வருகிற வாய்ப்பையாவது அவர்களுக்குச் கொடுக்க வேண்டும். எனவே இந்தப் பாலத்தைப் பழுதுபார்க்கிறபோது, நடந்து வர முடியாது. சைக்கிள்கள், ஸ்கூட்டர்கள் போன்ற வாகனங்கள் வர முடியாது. எனவே அப்படிப்பட்ட ஒரு தடையை ஏற்படுத்துகிறபோது மக்களுக்கு மிகப் பெரிய இடையூறு ஏற்படும் என்ற காரணத்தால்தான் அதிகமான பளு ஏற்றி வருகிற வாகனங்களை மட்டும் தடுத்துவிட்டு, குறைந்த பளுவோடு

1987 ஏப்ரல் 25] [திரு. சு. முத்துசாமி]

வருகிற லைட் வெகிகிள்சை மட்டும் அனுமதித்துக் கொண்டிருந்தோம். மீண்டும் அதிலே இந்தப் பிரச்சினை ஏற்பட்டு விட்டது. இப்போதுகூட நாம் அதைப் பழுது பார்த்து சாதாரண வெகிகிள்ஸ் அதாவது லைட் வெகிகிள்ஸ் போவதற்கான ஏற்பாட்டைச் செய்து விட்டோம். இப்போது நாம் காத்துக் கொண்டிருப்பது புதிய பாலம் கட்டி முடிக்கப்பட்டுவிட்டால், இந்தப் பாலத்தை முழுமையாகப் பழுது பார்ப்பதற்கு வாய்ப்பாக இருக்குமென்று அரசு கருதி அந்தப் புதிய பாலம் கட்டி முடிக்கப்படுவதற்காக காத்துக் கொண்டிருக்கிறது. 1988-ம் ஆண்டில் அது முடிக்கப்படும். இதைவிட மிகப் பெரிய பாலமாக, இப்போது இருக்கிற அந்தப் போக்குவரத்துக்கு எவ்வளவு அவசியமோ அதற்கேற்ப செய்யப் பட்டிருக்கிறது. எவ்வளவு பணம் ஒதுக்கப்பட்டுள்ளது என்ற விவரம் என்னிடத்தில் இல்லை. அந்தப் பாலம் கட்டப்பட்டால் பெரும்பாலான போக்குவரத்துப் பிரச்னைகள் தீர்க்கப்படும். இந்தப் பாலம் ரிப்பேர் செய்யப்பட்டால் இந்த இரண்டு நகரங்களுக்கும் இடையிலிருக்கும் தொடர்பு துண்டிக்கப்படாமல் வசதியாக இருக்கும்.

திரு. பொ. உத்திராபதி : தலைவர் அவர்களே, இதுபோல 40, 50, 60 ஆண்டுகளுக்கு முன்னால் கட்டப்பட்ட பாலங்கள் பெரும்பாலானவை தமிழ் நாட்டில் இருக்கின்றன. என்னுடைய தொகுதியில் திருத்துறைப்பூண்டிக்கும் திருவாரூருக்கும் இடையில் மாவூர் அருகில் இருக்கும் பெரிய பாலம் உடைந்து போக்குவரத்து தடை ஏற்பட்டிருக்கிறது. அதைப்போல மன்னார்குடிக்கும் திருத்துறைப்பூண்டிக்கும் இடையில் கோட்டூர் அடப்பாற்றில் இருக்கிற ஒரு பாலம் உடைந்து போக்குவரத்து தடை ஏற்பட்டிருக்கிறது. இப்படி பழைய பாலங்கள் திடீரென்று உடைந்து விடுவதால் பல நெருக்கடிகள் ஏற்படுகின்றன. இதனைப் போக்குவதற்கு இரண்டு அல்லது மூன்று என்ஜினியர்களைக் கொண்ட குழுக்களை அமைத்து தமிழ் நாட்டில் இருக்கும் பழைய பாலங்களை சர்வே செய்து, அந்தப் பாலங்கள் உடைவதற்கு முன்னால் அவற்றைப் பாதுகாக்கக்கூடிய அளவிற்கு நடவடிக்கை யெடுக்க அமைச்சர் அவர்கள் ஆவன செய்வார்களா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : தலைவர் அவர்களே, ஏற்கனவே இருக்கிற முறைப்படி அந்தந்தப் பகுதியில் இருக்கிற அதிகாரிகள் ஆங்காங்கு இருக்கிற பாலங்கள் எவ்வளவு ஆண்டுகளுக்கு முன்னால் கட்டப்பட்டன என்ற விவரங்களை கையில் வைத்திருக்கிறார்கள். அந்தப் பாலம் எவ்வளவு காலத்திற்குப் பயன்படுத்துவதற்குத் தகுதியுடையது என்ற ஆய்வை வைத்திருக்கிறார்கள். அப்படி 50, 60 ஆண்டுக்காலம் ஆன பிறகு அதனுடைய ஆயுள் முடிந்து விட்டது. இனிமேல் பயன்படுத்தக்கூடாது என்ற நிலையில் அதனை நேரடியாகப் பார்த்து ஆய்வு செய்கிறார்கள். அப்படிச் செய்கிறபோது மீண்டும் அதில் வாகனங்கள் போவதற்குத் தகுதியுடையவையாக இருந்தால் தான் அனுமதிக்கிறார்கள். இல்லையென்றால் அதனைத் தடுக்கிறார்கள். சில

இடங்களில் இப்படிப்பட்ட பிரச்சினை ஏற்பட்டு விடுகிறது. சில பாலங்கள் எதிர்பார்க்காமல் உடைந்து பிரச்சினைகள் ஏற்பட்டு விடலாம். ஏற்கனவே ஒரு அமைப்பு இருக்கிற காரணத்தால் இதற்குத் தனியாக புதிய அமைப்புத் தேவையில்லையென்றே கருதுகிறேன். வேண்டுமானால் இந்தக் கருத்தைச் சொல்லி கண்காணிப்பாக இருக்க வேண்டுமென்று குறிப்பிட்ட அதிகாரி களுக்கு நாம் அறிவுறுத்தலாம்.

(எ) திருச்சி மாவட்டம், கோட்டத்தூர்— புத்தனாம்பட்டி சாலையில் காட்டாற்றின் குறுக்கே பாலம் கட்ட வேண்டியதன் அவசியம் குறித்து.

திரு. செ. இரத்தினவேலு : தலைவர் அவர்களே, ''திருச்சி மாவட்டம், கோட்டத்தூர்—புத்தனாம்பட்டி சாலையில் காட்டாற்றின் குறுக்கே சறுக்கு பாலம் கட்டப்படாததால் போக்குவரத்து பாதிப்பு குறித்த'' அவசரப் பொது முக்கியத்து வம் வாய்ந்த நிகழ்வினை மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சரின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வருகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : தலைவர் அவர்களே, பேரவைமுன் கீழ்க்கண்ட அறிக்கை ஒன்றை வைக்கிறேன்.

அறிக்கை.

கவன ஈர்ப்புத் தீர்மானத்தில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ள பணி யானது பெரமங்கலம்கிளவாடி சாலையில் கி.மீ. 14/6ல் ஒரு உயர் மட்டப் பாலம் கட்டும் பணியாகும். இச்சாலை ஒரு அரசு இதர மாவட்ட சாலையாகும். இச்சாலை திருச்சி—துறையூர் தம்மாம்பட்டி சாலை (மாவட்டப் பெருஞ்சாலை)யில் பிரிந்து திருச்சி பெரம்பலூர் சாலையில் (மாவட்டப் பெருஞ்சாலை) இணைகிறது. இச்சாலையின் நீளம் 20 கி.மீ. ஆகும். இச் சாலை ஒரு வழித்தடம் அகலம் கொண்ட தார்ச்சாலையாகும். இச்சாலையில் கி.மீ. 14/6ல் 15 மீட்டர் நீர்வழிப் பாதையுடன் கூடிய ஓடை ஒன்று குறுக்கிடுகிறது. இந்த இடத்தில் ஒரு உயர் மட்டப் பாலம் கட்டுவதற்கு உத்தேசமாக ரூ. 5.00 இலட்சங்கள் தேவைப்படும். இப்பணி இது வரை அரசின் ஒப்புதல் பெற்ற திட்டங்கள் எதிலும் இடம் பெறவில்லை. இப்பணியினை எதிர் வரும் காலங்களில் மாநில சாலைகள் திட்டத்தில் இதர மாவட்ட சாலைகள் பிரிவின் கீழ் அரசின் நிதி நிலைமையைப் பொறுத்து மேற்கொள்ள பரிசீலிக்கப்படும்.

திரு. செ. இரத்தினவேலு : தலைவர் அவர்களே, அந்தச் சாலை தாலூகா தலைநகரான துறையூரை இணைக்கக் கூடிய சாலையாகும். புத்தனாம்பட்டி, ஓமாந்தூர் போன்ற நான்கு பஞ்சாயத்துக்கள் அடங்கிய கிட்டத்தட்ட 20 கிராமங்களை